



L'ALLOCCCHIO BACCHINI

Eugenio vecchione

Il percorso dall'artistico ingresso dell'aeroporto dell'Urbe sulla via Salaria all'hangar dell'Aero Club di Roma oggi mi sembra più lungo del solito, ... "sarà sto' freddo de sta' bella giornata?" ...

O forse è l'emozione, o meglio l'ansia, del volo che mi aspetta !

E' questo l'ultimo degli "almeno" venti trasferimenti solo a bordo, necessari per accedere all'esame del brevetto di secondo grado, il trasferimento più lungo ed impegnativo, quello in un grande aeroporto, in un aeroporto "importante".

Tra Napoli Capodichino, Pisa o Firenze, quelli normalmente suggeriti dagli istruttori, ho scelto Capodichino, con un percorso tutto sommato abbastanza facile, Urbe, Latina, Terracina, Mondragone, Lago Patria, Capodichino e strada inversa per il rientro all'Urbe; sugli altri ci andrò un domani, dopo l'esame, magari in compagnia:

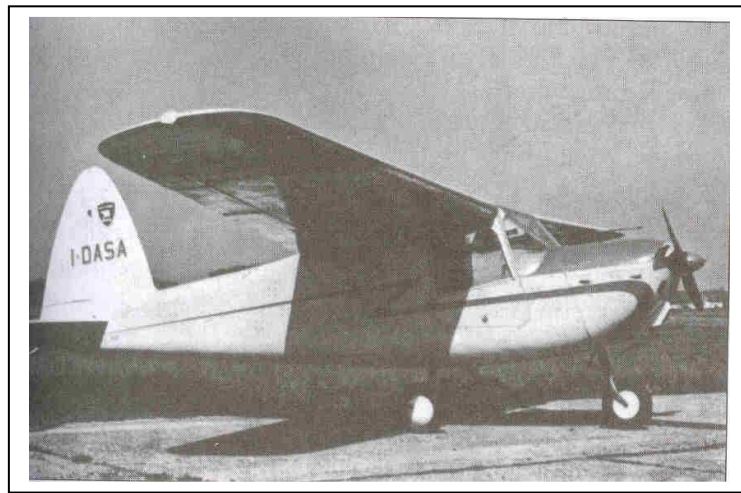
Per effettuare i trasferimenti, subito dopo il brevetto di primo grado conseguito con l'AVIA FL3, avevo dovuto effettuare il passaggio su due aeroplani provvisti di avviamento autonomo, in quanto nella maggior parte degli aeroporti non era possibile disporre di un meccanico abilitato al lancio dell'elica.

I velivoli allora disponibili erano lo STINSON L5, scorbutico biciclo che mi aveva fatto sudare sette camicie per domarlo ed il MACCHI 308 "Macchino", aeroplano gradevolissimo, grazie al carrello triciclo, per me piacevole novità, e al volantino che assimilava molto il pilotaggio alla guida dell'automobile, per la quale da pochi giorni avevo cominciato a conseguire la patente.



Tra i due preferivo di gran lunga il Macchino, che oltre alla facilità di pilotaggio aveva il pregio di disporre di strumenti metrici, come tutti i velivoli Italiani allora disponibili ed ai quali ero abituato, a differenza dell'L5 che, quale residuo bellico Americano, disponeva di anemometro tarato in MPH (miglia statutarie) e altimetro in piedi, elementi che, almeno in quel tempo, mi creavano comprensibili problemi di adattamento.

Il piazzale antistante l'hangar è praticamente deserto, infreddoliti, come il Macchino che lì già mi aspetta, ci sono solo il due mattinieri meccanici che stanno portando fuori gli altri velivoli per l'attività giornaliera.



Apro la portiera sinistra per accertarmi, prima di eseguire i controlli esterni, che nessuno abbia lasciato per sbaglio i magneti inseriti, e mi accoglie il familiare, gradevole e caratteristico odore “di vecchia FIAT 500 Topolino”, tipico dei velivoli italiani anteguerra e post bellici; eseguo il giro dei controlli esterni, verifico il livello dell'olio e, come



previsto, faccio girare a mano per quattro volte l'elica.

Salgo a bordo con l'ormai abituale saltello a marcia indietro, attento a non picchiare la testa contro la micidiale e affilata maniglia dello sportello appeso sotto l'intradosso dell'ala, dispongo ordinatamente sulla destra del divanetto di seduta la carta di navigazione, il log con la pianificazione, il regolo PALOMBA e una piccola borraccia d'acqua, inserisco l'alimentazione principale, accendo la radio Allocchio Bacchini, e aspetto che si scaldino le valvole prima di fare la prova apparati.

Il tempo di calzare la cuffia della radio, allacciare intorno al collo il laringofono, controllare per l'ennesima volta le cinture allacciate, le portiere chiuse ed il livello carburante con l'ormai consueta contorsione, rischiando di lussarmi una spalla, necessaria per leggere,*"pur sicuro di avere il pieno di benzina"*..., l'indicatore del telelevel posto sopra la mia spalla destra, e la voluminosa scatola verniciata in nero martellato, inserita a forza nello striminzito abitacolo e sulla quale, per forza di cose, è poggiato il mio ginocchio destro, comincia a dare segni di vita che percepisco in cuffia con un flebile fruscio.

Giro la manovella di sintonia fino a leggere la frequenza di Urbe Torre e con un minimo di emozione premendo con due dita il laringofono contro la gola*"Urbe buongiorno da India Delta Alfa Sierra Alfa per prova apparati"..."India Sierra*



Alfa buongiorno a voi, riceviamo quattro quinti”...”Sierra Alfa ricevuto riporterà per rullaggio punto attesa”.....

Poggiando la testa sul cruscotto, apro il rubinetto della benzina posto sul pavimento davanti al mio sedile, aziono il pomello del cicchetto per quattro volte, scorticandomi come al solito le dita sulla leva dell'estintore, inserisco i magneti e dopo un disumano”*Via dall'elica!*”... il buon Continental 85, non senza fatica, a causa dell'olio freddo, si avvia con una poderosa fumata vibrando e borbottando per alcuni secondi, fino a prendere poi vita e girare bello rotondo con il suo consueto fluido andare.

Attendo che la temperatura dell'olio superi i fatidici 45 gradi ...”*sembra che sia tutto a posto*”...

Con cautela rullo fino al punto attesa della testata 34, effettuo gli ultimi controlli prevolo, abbasso al primo scatto la leva dei flaps posta sul soffitto, calco per l'ennesima volta i guanti sulle dita (volo sempre con i guanti) e ...”*Urbe, India Delta Alfa in punto attesa per allineamento e decollo*”...

....”*Delta Alfa autorizzato allineamento e decollo, vento due otto zero cinque nodi, riporti lasciando ATZ*”...

Finalmente mi allineo in pista, mi acchioccio ben bene sul sedile, serro ancor più stretta la cintura di sicurezza, porto con gradualità la manetta a fondo corsa controllo che il motore abbia preso tutti i giri, e dopo una breve corsa stacco dolcemente il



Macchino dal suolo, seguito dalla consueta vibrazione delle ruote del carrello che arresto con una delicata trazione sulla leva dei freni.

Dopo una breve rampa, superato il Tevere retraggo i flaps riduco il motore, viro a destra e mi dirigo in salita verso i Castelli Romani.

...” *Urbe torre, India Delta Alfa lascia ATZ buongiorno*”...

Raggiunti i mille metri lasciando l’aeroporto di Guidonia alla mia sinistra, cerco di rappresentarmi la vista che mi aspetta oltre i Colli Albani.

E’ la prima volta che vado verso Sud, tutti i trasferimenti li ho fatti a nord, Rieti, Foligno, Siena Arezzo, poi Perugia e Pescara, gli unici due aeroporti ove ho avuto modo di usare la radio.

Entro in un territorio a me sconosciuto; per la prima volta poi volerò sul mare, ...”*be’ non proprio sul mare... vicino al mare*”...

Ecco un laghetto”*deve essere quello di Giulianello*”....

Avanti al musetto del Macchino, leggermente sfocata dal moto rotatorio dell’elica si allarga la pianura Pontina ed il mar Tirreno all’orizzonte ...”*bello!*”...

Il Continental ronza che è una bellezza, il Sierra Alfa perfettamente trimmato vola praticamente da solo ondeggiando leggermente con il suo caratteristico fremito nella leggera turbolenza indotta dalle colline che mi scorrono a destra e sinistra.



E' ora di sintonizzarmi sulla frequenza dell'Aeroporto Militare di Latina per chiedere l'autorizzazione ad attraversare il finale della loro pista 12 che là, sotto le colline, già intravedo in lontananza alla mia sinistra.

Latina con cortesia mi autorizza; dopo l'attraversamento saluto, ringrazio e con decisione dirigo la prua verso Terracina.

All'epoca le cose erano molto più semplici di oggi, si poteva volare in CFR (la regola normalmente utilizzata dalla maggior parte dei velivoli leggeri, molto simile all'attuale VDS, ma con la quale e con il bel tempo si poteva andare dappertutto), in VFR (molto più semplice di quello attuale, usato dai velivoli che disponevano dei rari radio aiuti come gli ADF e gli ancor più rari VOR) e l'IFR (usato quasi esclusivamente dall'aviazione commerciale e militare).

Oriento la carta di navigazione secondo la prua e sotto di me, vedo scorrere qualche rara automobile tra i serrati filari di platani lungo la via Appia.

Mentre sorvolo i canali di bonifica dell'Agro Pontino, guardo distrattamente la città di Latina allineata sotto alla mia ala destra.

Sorvolo Terracina, e accompagnato da una leggera turbolenza, lascio l'entroterra e mi porto sul mare in direzione di Gaeta lasciando a ore quattro il promontorio del Circeo.

Seguo la costa con l'accortezza di tenerla a portata di planata per un'eventuale, ma spero remota, emergenza, le spiagge deserte sulle quali si frangono le stanche onde di un mare lungo, che tra non molto diverrà liscio come l'olio.



Controllo i strumenti motore, giri 2300, la temperatura dell'olio, 85 gradi e la pressione 2,4 Kg.cm, sono a posto, mi torco sul sedile per leggere il televel posto sulla paratia posteriore,*"ho consumato meno di un quarto di serbatoio"*..., il Continental ronza sempre regolare e instancabile, ...*"possiamo dare ancora un centinaio di giri, posso permettermi una decina di chilometri ora in più che non guastano"*...

...*"Bene"*... il volo è incantevole, l'aria cristallina, qualche bel cumuletto qua e là, la visibilità illimitata; alla mia destra le isole Pontine, nette macchie brune e verdi sulla tavolozza blu del mare, mi fanno l'occholino; estremamente invitanti tentano di chiamarmi a loro così come le sirene tentavano di ingannare Ulisse.

....*"No care mie, sarete belle, ma troppo lontane, troppa acqua tra me e voi e poi il carburante mi serve per arrivare a Napoli"*...*"forse un'altra volta, chissà, magari con un idrovolante... o meglio ancora con la nave"*...

Invece di passare sulla verticale di Gaeta, mi allargo un poco sul mare e mi abbasso per godermi la montagna spaccata, che vedo, si fa per dire, per un solo attimo ...*"fatica sprecata"*..., ho preso solo una bella botta di turbolenza che, indotta dal vento proveniente dal mare sulla massa rocciosa del promontorio, a momenti mi rovescia,

Poco dopo, passato lo spavento, oltre l'ampio golfo, che evito di tagliare per tenermi sempre a distanza



di sicurezza dalla costa, l'imponente Monte Massico mi annuncia il sorvolo ormai prossimo di Mondragone.

Giro la manovella dell'Allocchio Bacchini per sintonizzare Grazzanise e chiedere l'autorizzazione all'attraversamento del finale pista 06.

...*"Grazzanise da India Delta Alfa Sierra Alfa"*...

....*"Grazzanise da India Delta Alfa Sierra Alfa"*...

Stringo ancora il laringofono alla gola (mi dà sempre la sciocca illusione che mi possano sentire meglio)*"Grazzanise da India Delta Alfa Sierra Alfa"*.....

....*"Grazzanise da India Delta Alfa Sierra Alfa"*.....

Macché, ...*"niente"*..., l'Allocchio Bacchini tace, non un fruscio, non una scarica*"niente"*....., tento dei piccoli spostamenti della manovella ...*"niente ancora"*..., tento con una ginocchiata sull'ingombrante scatolone, magari un contatto, chissà*"niente !"*...

Tre o quattro colpi di ginocchio ancora, il finale di Grazzanise si avvicina....*"e moh'?"* (tipica espressione romanesca) ...*"che faccio?"* ...

Indietro non posso tornare in quanto rischio di rimanere senza carburante, non mi resta che abbassarmi e passare ...zitto zitto... a pelo d'acqua.

Come regola emetto una chiamata all'aria per manifestare le mie intenzioni.

...*"Vediamo"*... sulla carta ho riportato la distanza di Grazzanise dalla costa in miglia nautiche, è ora di



abituarmi all'uso delle miglia nautiche, tra poco arriverà il nuovo SIAI 205, sono già in lista di attesa per il passaggio; ho letto la prova su "Alata" e ho visto che gli strumenti sono in nodi e piedi ...*"e poi è più professionale"*....

Bene sono sette miglia, più o meno tredici chilometri.

....*"India Delta Alfa Sierra Alfa sette miglia ovest Grazzanise in attraversamento finale 12"*....

....*"India Delta Alfa Sierra Alfa sette miglia ovest Grazzanise in attraversamento finale 12"*....

Nessuno risponde!

Per sicurezza mi porto sopra la spiaggia e scendo fino a leggere sull'altimetro cento metri, a quest'altezza sarà difficile prendermi un F86 tra capo e collo, qui sopra passeranno ad almeno sette-ottocento metri se non di più.

Se mi pianta motore, poi, atterro direttamente sulla spiaggia.

Certo mi piacerebbe vederne uno anche per un solo istante; sai che bello con gli amici ...*"ehi bellezze... ieri ho incrociato un 86!"*...

Aspetto con ansia di sorvolare la foce del Volturno, coincidente con il finale di Grazzanise, ...*"come scorre veloce la spiaggia!"* ...

La foce del fiume si avvicina sempre più per sparire in un attimo sotto il musetto del Macchino, aspetto ancora un paio di minuti e finalmente faccio nuovamente quota e mi dirigo verso il Lago Patria che intravedo a ore undici.



...”Boh ! Sto’ Lago Patria me lo aspettavo più grande e più visibile, l’acqua è verde, un verde marcio, si confonde con i prati circostanti... peccato i laghi visti dall’alto sono generalmente molto belli”....”questo mi sembra un pantano non un lago!”...

Ancora un’occhiata al televel e ripasso mentalmente la procedura di avaria radio, che dovrò certamente eseguire per atterrare a Capodichino e che cerco di rappresentarmi sulla base della cartina aeroportuale disposta ordinatamente sul divanetto alla mia destra e che oriento continuamente verso la prua.

...”Per arrivare a Capodichino mancano circa otto minuti per prua 100°”...

Ecco in lontananza il profilo del Vesuvio e sulla destra il rilievo di Camaldoli,”*lì in mezzo deve esserci l’aeroporto”.....*

Ottimisticamente cerco di sintonizzare il “malefico” apparecchio sulla frequenza di Capodichino.

Come per incanto l’attrezzo da nuovamente segni di vita, emette un fruscio, qualche scarica e con mio grande sollievo mi riporta in cuffia delle familiari comunicazioni.

Ecco, ...”*finalmente*”... l’aeroporto è proprio come sulla cartina, sembra proprio un grosso violino coricato.

...”Capodichino Capodichino da India Delta Alfa Sierra Alfa”...”India Delta Alfa Sierra Alfa, Capodichino avanti”...”India Serra Alfa proveniente



Roma vostro campo in vista, informazioni per l'avvicinamento”...

Capodichino mi autorizza per pista 24.

Entro in sottovento, riporto in base e l'immensa pista di Capodichino finalmente mi si para davanti e dolcemente mi accoglie dopo che l'Allocchio Bacchini a manovella mi si concede per un liberatorio....

“India Delta Alfa...in finale”